

GLI SVILUPPI RECENTI DEL SISTEMA DI TRASPORTO AEREO NEI BALCANI

MICHELE TEMPERA

AUGUST 2011

Nel corso degli ultimi dieci anni gli stati formatisi in seguito alla disgregazione della Federazione Jugoslava hanno intrapreso con maggiore determinazione il processo di consolidamento delle proprie istituzioni e sviluppo delle rispettive economie. Essi hanno superato alcune delle maggiori problematiche che ne hanno contraddistinto la vita nei turbolenti anni novanta e sebbene permangano difficoltà non trascurabili, l'orizzonte europeo insieme ad un maggiore benessere materiale ne hanno caratterizzato le aspirazioni ed il concreto agire politico-economico. In questo quadro una serie di riforme strutturali hanno trovato spazio nelle agende dei governi dell'area, parallelamente a numerosi tentativi di modernizzare i meccanismi di funzionamento di economie prima depresse dal modello socialista (nelle sue declinazioni di sistema jugoslavo o sovietico) e successivamente lacerate dai conflitti e dalla instabilità conseguente. Nel decennio 2000-2010 le forze politiche della regione

balcanica (Croazia, Bosnia-Erzegovina, Serbia, Kosovo, Montenegro, Macedonia, Albania, Romania e Bulgaria) hanno proceduto tra molte contraddizioni ad affrontare la sfida di lasciarsi alle spalle gli eventi del recente passato, oltre che dal punto di vista politico anche da quello delle condizioni di vita concrete. La ricerca di un benessere materiale nei Balcani, negato rispetto agli standard dell'Europa occidentale, è stata e risulta tutt'ora particolarmente frenetica e confusa. Ciò ha generato marcate contraddizioni ed ha contribuito alla fragilità delle basi economiche poste in questo periodo con varie sfumature in tutta l'area. Tuttavia alcuni progressi economico-sociali sono visibili e l'influenza positiva esercitata dall'Unione Europea su tutti i Balcani ha consentito che la crescita economica dell'area fosse ancorata a quella europea. La maggiore stabilità istituzionale sperimentata nell'ultimo decennio dai paesi considerati, come risultato degli sforzi europei in questo senso, ha provocato risultati utili anche nel campo economico-produttivo, legando il sostegno della UE alla rapidità delle riforme ed alla sostanziale disponibilità a seguirne le direttive. L'area possiede una certa disomogeneità in termini di tempistica per quanto riguarda i successi riportati e il grado di progresso raggiunto. Difatti Bulgaria, Romania e Slovenia hanno già fatto da anni il proprio ingresso nell'UE mentre la maggioranza degli stati balcanici stanno ancora rincorrendo questo traguardo. Al di là di tale diversità e delle differenze interne a ciascun paese, è possibile individuare una tendenza comune: il generalizzato avanzamento delle economie della regione ed il loro repentino miglioramento in termini di evoluzione tecnologica ed efficienza.

A conferma di ciò, un valido esempio è fornito dal sistema aeroportuale nei Balcani, il quale con le dovute distinzioni, ha subito negli ultimi anni un marcato processo di sviluppo e modernizzazione. Gli aeroporti ed il loro sfruttamento da parte delle autorità nazionali possono essere inseriti all'interno della più ampia politica dei trasporti che viene vista come una delle condizioni imprescindibili per realizzare le

prospettive di sviluppo economico auspiccate dalle capitali balcaniche. La strategia messa in opera durante l'ultimo decennio in questo settore ha puntato su due direttrici.

La prima è stata quella di attirare investitori stranieri disposti ad ampliare e rendere più efficaci le infrastrutture aeroportuali balcaniche. Questo passaggio è stato compiuto con successo nel caso di diversi stati, come l'Albania, ed ha consentito la riduzione dei tempi necessari per raggiungere standard qualitativi competitivi pur in assenza di capitali pubblici o privati interni ai vari paesi dell'area.

La seconda direttrice lungo la quale si sono mossi i governi balcanici è stata quella del coordinamento europeo. Infatti la modernizzazione delle infrastrutture aeroportuali doveva e deve attualmente coincidere con una stabile ed intensa connessione tra gli spazi aerei balcanici e quelli europei occidentali, essendo questi ultimi il principale mercato di destinazione e di partenza per le rotte civili e commerciali che fanno dei Balcani uno scalo (sia verso est che in direzione dell'Europa occidentale) o la propria meta finale. Basti pensare che dal 2001 al 2007 il traffico tra l'Europa occidentale e i Balcani è aumentato del 130%. Il processo di organizzazione degli aeroporti balcanici prevalentemente in funzione delle rotte europee occidentali segue l'orientamento più definito delle relazioni commerciali (e politico-istituzionali) tra le due aree nel loro complesso. Da quindici anni a questa parte la maggioranza degli scambi economici degli stati balcanici si sono rivolti con decisione verso ovest e questa situazione sembra essere in via di consolidamento. Dunque se da un lato i governi della penisola balcanica hanno indirizzato i propri sforzi verso uno stretto legame delle proprie infrastrutture aeroportuali con l'Europa occidentale, dall'altro lato l'UE ha favorito questa tendenza inserendo nei Fondi Strutturali elargiti ai paesi facenti parte dell'Unione oppure nei fondi IPA (Instrument of Pre-Accession Assistance; Strumento di Assistenza Pre-Accesso) erogati alle nazioni che intendono entrare nell'UE in futuro,

anche il capitolo del trasporto aereo. Ciò, oltre a costituire un aiuto finanziario non indifferente, ha permesso ai paesi beneficiari di accedere ai programmi di assistenza riguardo i regolamenti e le normative indispensabili per poter integrare pienamente la aeronautica civile balcanica con quella già pienamente sviluppata dell'Europa occidentale. Tramite l'azione dell'Unione Europea i nove stati balcanici coinvolti (fatti salvi Slovenia e Grecia) hanno avviato accordi ufficiali con Eurocontrol (l'agenzia europea preposta al monitoraggio ed alla sicurezza del settore in Europa) ed hanno aderito all'European Common Aviation Area Agreement (ECAAA; il trattato che delinea i parametri tecnici per mezzo dei quali costituire un omogeneo mercato del settore aeronautico tra i paesi firmatari). In questo modo gli investimenti privati provenienti dall'estero hanno trovato un terreno fertile allo scopo di approfittare nel breve e medio periodo dei rapidi progressi resi possibili dall'assistenza tecnico-organizzativa offerta dall'Unione Europea.

L'espansione e miglioramento delle infrastrutture per il trasporto aereo non ha eliminato molti dei punti deboli organizzativi che affliggono ancora oggi i trasporti aerei nei Balcani, lasciando ampi margini per ulteriori perfezionamenti e per una più profonda integrazione con la parte occidentale del continente. Tuttavia, vanno segnalati alcuni esempi utili a comprendere i cambiamenti che sebbene ancora in atto, hanno già prodotto risultati incoraggianti per il settore aeroportuale balcanico. L'aeroporto di Tirana ha visto incrementare il suo traffico passeggeri del 120% dal 2004 al 2010, nonostante negli ultimi due anni le difficoltà economiche europee abbiano limitato la tendenza alla crescita del traffico. Un altro esempio è quello della Croazia, dove l'aeroporto di Zagabria ha raggiunto i due milioni di passeggeri annui. L'aumento del traffico per l'aeroporto di Belgrado è stato invece del 70% nel periodo 2003-2010 mentre quello di Sofia nell'intervallo temporale 2007-2010 ammonta al 50% benché coincida quasi perfettamente con l'inizio ed il dipanarsi della crisi

economico-finanziaria internazionale. Questi dati mettono in luce la rapidità e l'intensità dello sviluppo conosciuto recentemente dal mercato aeronautico balcanico, il quale non sembra arrestarsi malgrado le difficili condizioni economiche presenti tanto nei Balcani quanto in Europa occidentale (vale a dire il mercato di riferimento propulsore della recente crescita). Da questa constatazione si può dedurre che la crescita del settore nei Balcani (e dunque verso e da l'Europa occidentale) è di tipo strutturale e non congiunturale. Non risente cioè in maniera determinante della congiuntura economica sfavorevole attualmente in corso nella regione considerata, ma risulta costante nel tempo grazie all'intervento di fattori economici e commerciali che agiscono ad un livello più profondo (come ad esempio lo sviluppo del turismo sulle coste occidentali dei Balcani; la delocalizzazione produttiva in alcuni dei medesimi paesi da parte delle aziende un tempo radicate sul territorio italiano, tedesco o francese oppure la tendenza alla crescita economica e materiale innescatasi con il percorso di adesione dei paesi balcanici all'UE).

Il settore del trasporto aereo di merci e passeggeri rappresenta una delle priorità per i paesi balcanici, i quali intendono appartenere a pieno titolo alla rete complessiva dei trasporti europei. Una realtà che si sta espandendo e che potrà trovare continuità nell'appoggio che l'UE ha fino ad oggi fornito, consapevole dei vantaggi politici, economici e commerciali derivanti dalla completa integrazione dei Balcani nello spazio aeroportuale continentale. Inoltre le previsioni e le aspettative elaborate dalla Commissione Europea in proposito dipingono un quadro di aumento nel traffico aereo nel decennio appena iniziato. Una circostanza che pone nella posizione migliore le autorità politiche ed economiche balcaniche per sfruttare le potenzialità esistenti sia sul piano locale e regionale che su quello continentale.

Informazioni sul copyright

Questo lavoro è pubblicato con licenza Creative Commons ([Attribuzione-Non commerciale-Non opere derivate](#)).

Sei libero di condividere, riprodurre, distribuire e trasmettere questo lavoro, alle seguenti condizioni: devi attribuire la paternità dell'opera, specificando l'autore e la fonte ([Pecob](#) – Portal on Central Eastern and Balkan Europe) in modo tale da non suggerire che essi avallino te o il modo in cui tu usi l'opera; non puoi pubblicare o distribuire quest'opera a scopo di lucro, non puoi alterare o trasformare quest'opera.

Ogni volta che usi o distribuisce quest'opera, devi farlo secondo i termini di questa licenza, che va comunicata con chiarezza. In ogni caso, puoi concordare col titolare dei diritti utilizzi di quest'opera non consentiti da questa licenza. Questa licenza lascia impregiudicati i diritti morali dell'autore.

Puoi trovare maggiori informazioni ed il testo completo della licenza al seguente indirizzo:

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/deed.it>